

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 29. kwietnia 1902.

Treść: (M 82 i S3.) 82. Obwieszczenie o odwołaniu tymczasowego pozwolenia urzędowego uwierzytelniania elektromierzy typów XXXVII, XXXVIII H K i XLVII, tudzież o stanowczem pozwoleniu uwierzytelniania typów XXXIX, XLI, XLV, XLV a i LIV. — 83. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze Swietyl na Ledecz do Kacowa.

82.**Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 15. kwietnia 1902,**

o odwołaniu tymczasowego pozwolenia urzędowego uwierzytelniania elektromierzy typów XXXVII, XXXVIII H K i XLVII, tudzież o stanowczem pozwoleniu uwierzytelniania typów XXXIX, XLI, XLV, XLV a i LIV.

Na zasadzie ustawy z dnia 23. lipca 1871, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1872 i stosownie do przepisów, obwieszczonych rozporządzeniem Ministerstwa handlu z dnia 4. lipca 1900, Dz. u. p. Nr. 176, a tyczących się urzędowego sprawdzaniu i uwierzytelnianiu przyrządów do mierzenia zużytej elektrycz-

ności (rozdział V, punkt 21 i 22), obwieszcza się co następuje:

Dyrektor c. k. głównej Komisyi miar i wag odwołał prowizoryczne pozwolenie urzędowego uwierzytelniania elektromierzy typów XXXVII XXXVIII H K i XLVII (ob. wykaz w Dz. u. p. Nr. 176 z r. 1900, względnie Dz. u. p. Nr. 129 z r. 1901), a jednocześnie pozwolił stanowczo sprawdzać i uwierzytelniać urzędowo typy XXXIX, XLI (ob. wykaz w Dz. u. p. Nr. 176 z r. 1900) i XLV (ob. Dz. u. p. Nr. 73 z r. 1901), tudzież typy XLVa i LIV, które dotychczas były już prowizorycznie aprobowane.

Znamiona aprobowanych typów elektromierzy zawarte są w umieszczonej poniżej tabeli; opis szczegółowy ogłoszony będzie później.

Typ elektromierzy	Aprobowany stanowczo prowizorycznie	Oznaczenie	Rodzaj prądu	System przewodowy	Znamiona	Zamknienie urzędowe plombami, ilość plomb
XXXIX	1 .	Elektromierz Hummla (Monachium)	Prąd stały	Trójprzewodowy	Przyrząd motorowy jak typ XI, jednak inne uzwojenie zbroi. Podany przez G. Hummla w Monachium.	3
XLI	1 .	Elektromierz Hummla (Monachium)	Prąd stały	Dwuprzewodowy	Jak typ XXXIX. Podany przez G. Hummla w Monachium.	3

Typ elektromierzy	Aprobowany		Oznaczenie	Rodzaj prądu	System przewodowy	Znamiona	Zamknięcie urządzenia głowę plombami
	stanowczo	przyozycznie					
XLV	1	.	Elektromierz wattogodzinowy	Prąd stały	Trójprzewodowy	Przyrząd motorowy z obracającym się rdzeniem żelaznym. Na tym rdzeniu umieszczone są cztery skrzydła z żelaza, z których każde z sąsiadkiem tworzy kąt 90°. Podany przez Spółkę akcyjną Siemens i Halske w Wiedniu.	3
XLV a	1	.	Elektromierz wattogodzinowy	Prąd stały	Trójprzewodowy	Jak typ XLV, jednak odmienny kształt skrzynki i odmienne położenie cewek i liczydła. Podany przez Spółkę akcyjną Siemens i Halske w Wiedniu.	3
LIV	1	.	Elektromierz Thomsona	Prąd stały	Dwuprzewodowy	Przyrząd Thomsona podobny do przyrządu typu XXIV, jednak inny porządek części składowych i odmienna skrzynka, skonstruowany jako przyrząd dwuprzewodowy bez cewek poczalkujących. Podany przez Austryacką Spółkę elektryczną „Union” w Wiedniu.	1

Call r. w.

§ 3.**Dokument koncesyjny z dnia 19. kwietnia 1902,**

na kolej lokalną ze Świełły na Ledecz do Kacowa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadającego w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Józefowi Klöcknerowi, inspektorowi dóbr c. k. Teryzańskiej Fundacji szlacheckiej dla dam na zamku w Pradze, w spółce z Robertem Hruszem, dyrektorem dóbr skarbowych w Ledeczu, Józefem Kollarzem, przewodniczącym Rady powiatowej w Radostowicach i Janem Hereszem, burmistrzem w Ledeczu, na ich prośbę koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalnotorowa, wychodząca ze stacji w Świełej przy linii c. k. uprz. austr. Kolei północno-zachodniej i wiodąca na Ledecz do Kacowa, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej żelaznej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają kon-

cesyjaryusze dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyjaryusze obowiązani są skończyć budowę kolej koncesjonowanej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytku publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać mają koncesyjaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniędze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się koncesyjaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjaryuszom do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyjarni do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, przez Ministerstwo kolej żelaznych ustanowionych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolej żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyzość, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyjariuszom prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjariuszy. Zaciagnięcie pożyczki pierwszeństwa może nastąpić za pozwoleniem Rządu w takim razie, jeżeli oprocentowanie i umarzanie tejże będzie zabezpieczone gwarancją czystego dochodu, dana przez Królestwo czeskie.

Nadaje się koncesyjariuszom prawo emitowania akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcyjami zakładowymi, a to aż do sumy, którą Rząd oznaczy.

Dywidenta należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od stu, przyczem dopłaty z dochodów lat późniejszych są niedozwolone.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego ja koteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie

budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki i formularze wydać się mających akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nietyko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do zakupywania i utrzymywania w pogotowiu przyborów do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis, tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabijają dla koncesyjariuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjariuszy obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjnych uszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyjne zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosowane być mają podobnie zniżone pozycje taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesji z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolejce żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także uznać koncesję za nieistniejącą nadal przed upływem pierzeczonego czasu, gdyby określone w §. 2 zobowiązania pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie były dobrane, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na kolejce żelazne.

§. 9.

Ruch na kolej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesyjnych, a ci zwracać mu będą koszt z tego powodu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie ruchu, który Rząd zawrze z koncesyjnymi.

§. 10.

Koncesyjne obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanymi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem

ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolejki koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, a to pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatkowi, i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacić się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyjnomi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego, w ratach półrocznych, płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby zaś kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraaby wyrównywała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umarzanie według planu pożyczki hipotecznej, jaka w celu uzyskania kapitału ma być zaciągnięta w Banku krajowym królestwa czeskiego za porękę tegoż królestwa, tudzież kwoty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyj-

nego przez Rząd zatwierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie zamiast koncesyonaryszy na siebie spłatę wymienionej pożyczki hipotecznej aż do całkowitego jej umorzenia w umówionych terminach płatności, a wzmiankowaną powyżej kwotę ryczałtową płacić będzie w ratach półrocznych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryszom podatek rentowy, od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryszom płacić się mających, zapłacić kapitał, wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery odsta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2 zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzeczącego.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wyplatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a wzglednie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem, Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszym koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe, własnością koncesyonaryszy będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależośc przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji tyczącej się odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjmowaniu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesyonarysze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonarysze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadają za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przebodzących.

Koncesyonarysze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby tenże od niego do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesja upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonariusze posiadali, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ust. 6.

Tak wtedy, gdy koncesja upłynie, jak i w razie odkupienia kolej (§. 11), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeli istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one stanowić przynależności kolej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwałe, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funckionarza,

a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania w tym celu funckionarzyków na koszt koncesjonariuszy.

W razie utworzenia się spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zawadowniczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące spółki, jakież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe dla publicznego dobra; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z zobowiązków, dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.